

Wieso hat sich der SEV an der Kampagne zum CO₂-Gesetz beteiligt? Sollte eine Gewerkschaft in einem Thema, das nicht zu ihrem Kerngebiet gehört, nicht neutral bleiben?

Unser Engagement fürs CO₂-Gesetz hat in der Tat viele Reaktionen bei unseren Mitgliedern ausgelöst, insbesondere auf unserer Facebook-Seite. Ich werde später noch kurz auf unsere Argumente für dieses Gesetz zurückkommen. Aber zunächst möchte ich die Frage beantworten, wie neutral eine Gewerkschaft sein soll.

Was sagen unsere Statuten? Sie lenken unser Handeln und prägen unsere Positionen. Artikel 4 besagt, dass der SEV konfessionell neutral und politisch unabhängig ist. Der SEV ist also nicht zu politischer Neutralität verpflichtet. Hingegen ist er unabhängig von politischen Parteien. Der SEV kann aber mit Parteien zusammenarbeiten, um seine gewerkschaftlichen Ziele zu erreichen, wenn dazu politische Lobbyarbeit erforderlich ist. Der SEV ist seit jeher in zwei Bereichen politisch aktiv: in der Sozialpolitik, wo es darum geht, bestmögliche Rahmenbedingungen für die Altersvorsorge zu schaffen, und in der Verkehrspolitik.

Einige Berufsverbände sind der Meinung, dass sie sich nur auf die Arbeitsbedingungen und damit auf die Beziehung zu den Arbeitgebern konzentrieren sollten. Der SEV hingegen findet es nötig, auch politisch zu handeln, um die Interessen der Arbeitnehmenden zu verteidigen. In den letzten Jahren haben wir uns dafür eingesetzt, dass die Konzession für den Fernverkehr in einer Hand bleibt, um zu verhindern, dass der Wettbewerb die Anstellungsbedingungen und Löhne untergräbt. Ebenso haben wir uns gegen Fernbusse gewehrt, die zu Lohndumping beim fahrenden Personal geführt und die Bahn unter Druck gesetzt hätten. Unser politisches Engagement hängt folglich immer auch mit den Anstellungsbedingungen und Löhnen zusammen.

Beim CO₂-Gesetz standen für uns vor allem zwei Aspekte im Fokus: Die mit dem Klimafonds verbundenen Arbeitsplatzperspektiven und die Überzeugung, dass der öffentliche Verkehr ein wichtiger Teil der Lösung gegen die globale Erwärmung ist.

Giorgio Tuti ist SEV-Präsident. Hast auch du eine Frage an den SEV, dann schreibe uns an zeitung@sev-online.ch

GIORGIO TUTI antwortet

« Der SEV ist politisch nicht neutral! »

ALIBI-KONSULTATION

Swiss schafft Fakten – missbräuchlich

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Die Swiss hat den Bodenpersonal-Gewerkschaften nicht die nötige Zeit gelassen, «Vorschläge zu unterbreiten, wie die Kündigungen vermieden oder deren Zahl beschränkt sowie ihre Folgen gemildert werden können», wie es Art. 335f OR bei Massentlassungen verlangt. Damit hat sie das Konsultationsverfahren verletzt. Deshalb betrachtet SEV-GATA, die Luftverkehrsabteilung des SEV, die Kündigungen als missbräuchlich und wird sie auf dem Rechtsweg bekämpfen.

Am 6. Mai informierte Swiss die drei Bodenpersonal-Gewerkschaften in einem 30-Minuten-Call erstmals über den geplanten Stellenabbau und zeigte ihnen am 10. Mai rudimentär die Folgen für das Bodenpersonal auf. Und erst am 25. Mai beantwortete sie die Fragen, die ihr die

Gewerkschaften als Grundlage zur Erarbeitung ihrer Vorschläge gestellt hatten, und liess darin wichtige Eckdaten offen – z. B. dazu, welche Abteilungen an welchen Standorten in welchem Ausmass von Kündigungen betroffen sind. Trotzdem verlangte die Swiss die Vorschläge der Gewerkschaften schon per 27. Mai.

SEV-GATA wird Kündigungen als missbräuchlich einklagen

«Die Swiss hat den Gewerkschaften eine einigermassen fundierte Eingabe verunmöglicht», hält SEV-GATA-Präsident Philipp Hadorn fest. «Damit sind die Kündigungen formell missbräuchlich. Deshalb ermutigt SEV-GATA seine Mitglieder, gegen ihre Kündigungen Einsprache zu erheben, und strengt eine Präzedenzfall-Klage vor Gericht wegen Missbräuchlichkeit an.

Vor allem auch ist SEV-GATA nach wie überzeugt, dass eine Massentlassung zum jetzigen Zeitpunkt übereilt und unnötig ist.

Unnötige Massentlassung

«Das Impfen der Bevölkerung schreitet voran, der digitale Nachweis der Corona-Freiheit wird das Fliegen bald vereinfachen und die Zahl der Buchungen ist bereits angestiegen», erklärt Philipp Hadorn. «Dank der nochmals verlängerten Kurzarbeitsentschädigungen und dank dem Bankkredit, den die Swiss mit Hilfe des Bundes aufnehmen konnte, ist die Airline überhaupt nicht zu solch massivem Abbau gezwungen. Sie riskiert damit einen Mangel an Fachkräften im Wiederaufschwung des Luftverkehrs und vernachlässigt ihre soziale Verantwortung für die Mitarbeitenden, die mit der Kurzarbeit schon erhebliche Lohnopfer gebracht haben, wie auch mit freiwilligen Massnahmen sowie vorübergehenden Einschnitten mit Krisen-GAVs.»

Doch die Swiss zieht den Abbau durch: Rund 500 Mitarbeitende im In- und Ausland erhalten die angeblich unvermeidliche Kündigung - davon 138 am Boden inkl. Technik. Beim Kabinenpersonal gibt es 334 Entlassungen, bei den Pilot/innen verordnete Arbeitszeitreduktionen im Umfang von rund 120 Stellen. Mit den freiwilligen Pensenreduktionen, den vorzeitigen Pensionierungen und der natürlichen Fluktuation baut Swiss damit bis Ende 2021 rund 1700 Vollzeitstellen ab. Das sind 22,5 Prozent der 7550 Vollzeitstellen (bzw. 9500 Mitarbeitenden) im Jahr 2019, vor der Pandemie.

SEV-GATA unterstützt betroffene Mitglieder

Nach Erhalt eines Rechtsschutzgesuches von den Betroffenen wickelt SEV-GATA die Einsprache und die Klage gegen ihre Kündigung wegen Missbräuchlichkeit ab – Details im Membermail 7 vom 15. Juni. Das von SEV-GATA mit Swiss vereinbarte Outplacement unterstützt Betroffene bei der Stellensuche. SEV-GATA hilft Mitgliedern bei der Wahrung ihrer Interessen, d. h. bei der Prüfung der Austrittsmodalitäten (Kündigungsfrist, Leistung aus Sozialplan).

Gewerkschaftssekretärin Sheila Belometti (sheila.belometti@sev-online.ch) führt an sechs Tagen bis 8. Juli in Zürich-Kloten Sprechstunden und zwei Flächenbesuche durch – siehe Special Member Mail vom 18. Juni. Darin finden sich auch die Links für zwei Online-Meetings am 29. Juni und 7. Juli. Über info@sev-gata.ch können individuelle Beratungen («face to face» oder telefonisch) vereinbart werden.



Noch hat Covid die Swiss im Griff, doch die Buchungen steigen wieder und ihr Hilfskredit ist längst nicht verbraucht. Darum ist die Entlassung von 500 Mitarbeitenden unverständlich.



Nach den Kantonen Neuenburg, Genf, Jura und Tessin führt **Basel-Stadt als erster Deutschschweizer Kanton** einen gesetzlichen **Mindestlohn** ein dank dem Volks-Ja zum Gegenvorschlag zur Mindestlohninitiative von Gewerkschaften und Linksparteien. «Das ist ein Schritt hin zu einem besseren Schutz der Löhne im Kampf gegen Dumping», schreibt der SGB. Er bedauert aber, dass 21 Franken pro Stunde zu wenig sind und die Liste der Ausnahmen viel zu lang; bestehende (tieferer) Mindestlöhne gemäss allgemeiner verbindlichen GAV und Normalarbeitsverträgen; bis 70 Stunden Arbeit auf Abruf für ein Unternehmen pro Kalenderjahr; Angestellte, die vor allem im Ausland tätig sind; Praktikumsverträge bis sechs Monate... «Trotzdem hat dieses Abstimmungsergebnis Signalcharakter für andere Kantone», freut sich der SGB, dessen nationale Mindestlohninitiative 2014 klar abgelehnt wurde.

Mit dem **Nein zum CO₂-Gesetz** entfallen CO₂-Abgaben etwa auf Flugtickets, die in den **Klimafonds** geflossen wären, welcher Massnahmen zur Reduktion von CO₂-Emissionen fördern sollte. Dies **könnte den Ausbau der Nachtzüge bremsen**, denn die SBB hoffte auf Mittel aus dem Fonds, um das erwartete jährliche Betriebsdefizit von 30 Millionen Franken der geplanten zehn Nachtzuglinien zu decken. Grundsätzlich will die SBB am Ausbau dennoch festhalten, liess aber offen, ob sie Tempo und Umfang des Ausbaus anpassen muss. Der Nationalrat nahm am 16. Juni ein Postulat an, das vom Bundesrat Abklärungen fordert, wie das Nachtzugangebot weiterentwickelt werden kann.